No. 2150 Zaterdag 21 Maart 1925. 42ste Jaargang

AMIGOE DI CURAÇAO

WEEKBLAD VOOR DE CURAÇAOSCHE EILANDEN

Dit Blad verschijnt elken Zaterdag.
Abonnementsprijs voor Curaçao, Bonaire, Aruba en de Bovenwindsche eilanden per drie maanden fl. 2.— bij vooruitbetaling.

Bureau van dit blad: St. Elisabeth's Gasthuis.
Administratie: St. Thomas-college.
DRUKKER. B. L. BOGAERS.

Voor het Buitenland per jaar fl. 10.—
Afzonderlijke nummers fl. 0.15.
Prijs der Advertentiën van 1—7 regels f. 0.50; voor elken regel meer 7½ cts.

De Vliegmachine op „Motet."

Idoor, dat is de officieele naam, die met groote duidelijke letters terzijde op deze vliegmachine staat. Die naam lijkt nog het meest Hollandsch, doch is niets anders dan een toevallige combinatie van verschillende letters, zooals ze door het internationaal Register voor vliegtuigen als de geautoriseerde naam voor deze machine is aangewezen.

In afwachting van zijn vlucht, wellicht morgen, zullen we al vast onze lezers met eenige bijzonderheden omtrent dit vliegtuig bekend maken.

De naam van den Duitschen vliegenier is Herr FRIEDRICH VON BUDDENBROCK.

De geheele week zijn de monteurs met het opstellen der machine bezig geweest.

Eergisteren pas, is men klaar gekomen met de beide vleugels, elk van ruim 10 M. lengte, aan den romp van het toestel vast te maken.

De mechanicus is Herr FRANZ NÜLLE, die zijn sporen al gedurende den grooten oorlog verdiend heeft, toen hij verschillende reizen ook boven Engeland met een der Zeppelins meemaakte.

De machine ziet er gloednieuw uit. Het is Duitsch fabrikaat, doch wegens de bezwarende condities van het verdrag van Versailles in Italie gebouwd.

De afstand tusschen de uiteinden der beide vleugels bedraagt 23 Meter. Van kop tot en met staart meet het toestel ongeveer 17 Meter. Het heeft den vorm van de kiel van een motorboot, eigenlijk méér nog, omdat hij zoo smal is, van een duikboot. Het is een hydroplaan of watervliegtuig en kan dus op het water drijven. Deze hydroplaan kan alleen *van uit het water* opstijgen en alleen op het water neerdalen, dus niet op het land. Op het oogenblik tijdens de montage rust het toestel op twee zware logge wielen, die echter alleen tijdens het monteeren dienst doen.

Bij zijn vluchten zal dit vliegtuig dus steeds de kustlijn moeten volgen of boven rivieren vliegen.

Vóór in den kop van het schip is de cabine, waarin men van boven af door middel van een toeklapbare trap, in den wand van de kajuit aangebracht kan neerdalen. Die cabine, waarin zeer makkelijke zitbanken en fauteuils gelijk in een auto of spoorwegcoupé, biedt plaats voor 10 passagiers. Op het midden van den staart is het bagageruim, waarin zeer veel plaats is voor postzakken, valiezen en verdere bagage.

Dit geheele gedeelte van kop tot staart is van aluminium gebouwd en zit goed in de verf, grijs van kleur.

Boven dit eigenlijk lichaam van het vliegtuig verheft zich op kleine ijzeren pijlers ongeveer één M. hooger een andere cabine, dat de machinekamer is. Vlak daaronder, dus juist tusschen de kajuit voor de passagiers en het bagageruim, is de verborgen zitplaats van den vliegenier en zijn mechanicus, die feitelijk alléén met hun hoofd boven het lichaam van den vliegvisch uitsteken.

Van uit die zitplaats kan de mechanicus, ook tijdens de vlucht, in de machinekamer klimmen door een opening in den bodem daarvan aangebracht.

In die machinekamer staan twee Rolls Royce motoren, elk van 360 P. K., van Engelsch fabrikaat. Dat zijn de beroemde motoren van vliegtuigen, die o.a. ook Fokker voor zijn machines gebruikt. Elk van deze motoren heeft 12 cilinders, in 2 schuin tegenover elkander liggende rijen van 6 cilinders.

In den bodem van de machinekamer is het reservoir voor de gasoline, dat 1000 liter gasoline kan bevatten, voldoende voor beide motoren voor een vlucht van 6 à 7 uur. Deze brandstof wordt door de motoren zelf naar de carborators opgepompt. Grootere hoeveelheid gasoline kan in blikken nog in het bagageruim worden meegenomen, welke brandstof dan, zelfs tijdens de vlucht, in het reservoir kan overgepompt worden.

Deze motoren leveren de beweegkracht voor de propellers, de vinnen, waarvan er één vóór, de tweede achter de machinekamer is aangebracht. De eerste *zuigt* het toestel vooruit, de achterste *duwt* het naar voren.

De eene propeller draait naar links de andere naar rechts. Bij volle kracht maken die propellers 1100 omwentelingen per minuut.

Deze motoren kunnen of wel beiden tegelijk of elk afzonderlijk werken.

De maximum snelheid, die het vliegtuig bereiken kan, bedraagt 180 K.M. per uur. Gewoonlijk wordt evenwel met 120 K.M. snelheid per uur gevlogen. De afstand van Curaçao naar Barranquilla is voor stoombooten 397 mijlen (á 1852 Meter) of ongeveer 735 K. M. en kan dus bij volle kracht in ruim 4 uur worden afgelegd.

Achter aan den staart zit het roer. Dit dient alleen om het vliegtuig zijdelingsche richting naar rechts of links te geven. Ter zijde van den staart ziet men twee vèr *uit*stekende vlakken, die gedeeltelijk vast, doch waarvan het achtergedeelte beweegbaar is. Die vlakken of kleine vleugels dienen om het schip nog meer stabiliteit te geven. Het gedeelte dat beweegbaar is, kan alleen een op- of nederwaartsche beweging maken. Bij opwaartsche beweging daalt de machine, bij nederwaartsche stijgt zij hooger de lucht in.

Ook in de groote vóórvleugels is een los beweegbaar gedeelte, dat *tegelijk* met de achterste losse vlakken dezelfde *op*- en *neer*waartsche beweging voor daling en stijging kan maken.

Van af zijn zitplaats kan de vliegenier of de mechanicus het geheele toestel, zoowel de motoren als het roer en de zijvlakken bedienen. Daar stuurt en regelt hij, evenals de chauffeur zijn auto, zijn vliegtuig. Hier staan alle handels, pedalen, drukknoppen, omschakelaars enz. *alles in duplo*, dus zoowel onder het bereik van den vliehenier als van den mechanicus.

Het „vliegtuig heeft een heel volmaakt draadloos toestel aan boord, zoodat één der bestuurders geregeld met het telefoon-apparaat om zijn hoofd zit om berichten op te vangen.

Niets, letterlijk niets van alle moderne nieuwigheden ontbreekt aan dit moderne vliegapparaat. Ja het heeft zelfs een zeer sterk zoeklicht met een prachtstuk van een reflector tot zijn dienst. Het kan bovendien nog naar verkiezing *roode, groene* of *gele* lichtsignalen geven.

Een blik in de kajuit van de passagers noodigt als van zelf uit tot een tochtje door de lucht. Alles is hier even keurig en geriefelijk ingericht. Men zit er even gemakkelijk als in een auto. Terzijde van de zitplaatsen heeft men raampjes, die neergeschoven kunnen worden, waarboven gordijntjes, die, wanneer de zon te fel schijnt, worden neergelaten.

De passagiers hebben naar beide zijden het volle onbelemmerde uitzicht over de zee en het landschap langs de kust.

Mochten bij daling in zee, de golven wat woelig zijn, dan kan men de riemen, die achter iedere zitplaats bevestigd zijn, bij wijze van bretels om zijn schouders slaan en vasthouden, om bij mogelijke schudden en heen en weer beweeg van het toestel op de golven, toch op zijn plaats te blijven.

Men kan in de kajuit gerust zijn cigaret opsteken. Er is op gerekend: Aan de stijlen tusschen de raampjes zijn aschbakjes aangebracht.

En wie het lange zitten moede wordt, kan zich onbeschroomd door een achterdeurtje uit de kajuit verwijderen. Dáár is de **W. C.**

De eerste proeve van zijn kunst zal het vliegtuig *hier* wel leveren bij een zeiltochtje op het water in het Schottegat. Daarna gaat het de lucht in.

In Italië heeft dit vliegtuig echter reeds 2 of 3 proefreizen door de lucht gemaakt.

Ons Schottegat is voor een hydroplaan het mooiste vliegveld, dat men zich denken kan. En wat het vrije onbelemmerde uitzicht betreft over het omringende landschap, over het *Curaçaosche Petroleum bedrijf*, over de eindelooze Caraïbische Zee, vindt men beslist niets mooiers.

Het wil ons voorkomen, dat wie alles zoo nauwkeurig in oogenschouw genomen heeft, zooals wij dat deze week gedaan hebben, zal onwillekeurig de lust bekruipen zulk een heerlijk tochtje mee te maken.

Voor sommigen vermoeden wij zelfs, dat zoo'n vliegtocht nog een bijzondere attractie kan hebben.

Wie in het onderstaand geval van Luitenant NELSON verkeert, zal allicht eens 'n poging willen wagen, denkend: Baat het niet, dan schaadt het niet.

— Na de wereldvlucht der Amerikaansche officieren in het vorig jaar, vonden we het volgend bericht, dat we voor deze gelegenheid bewaard hebben om het eigenaardige geval van Luitenant Nelson.

„Uit Seattle (Ver. Staten) wordt gemeld, dat de Amerikaansche deelnemers aan de wereldvlucht, die aldaar vertoeven, het voorwerp zijn eener hartelijke belangstelling. Aan het interviewen der luchthelden komt natuurlijk geen einde.

Luitenant Smith werd tijdens een onderhoud met een persman door groote ontroering overmeesterd, toen het gesprek kwam op het monument, dat ter gedachtenis aan de wereldvlucht zal worden opgericht.

Alleen op het hooren van den naam

ALLERLEI.

Een oliebron in Tsjecho-Slowakije.

In het district van Uzhod, in de nabijheid van de zout-mijnen van Slatina, werd een rijke petroleumbron aangeboord. In het algemeen is men van meening, dat de ondergrond van het onder Tsjecho-Slowarksch beheer staande Karpatho-Rusland rijke petroleumbronnen bevat. Het feit, dat de boorwerkzaamheden niettemin zeer beperkt bleven, houdt met de omstandigheid verband, dat krachtens de Tsjecho-Slowakijsche mijnwet van 1920, de Staat het recht heeft iedere oliebron, welke door particulieren in exploitatie genomen wordt, tegen vergoeding der boorkosten over te nemen.

Nuttige uitvinding.

Een Duitsch ingenieur heeft te Brienz (Oostenrijk) op het meer van Constanz, een proef genomen met een toestel, bestemd om het zinken van booten te voorkomen. Een boot ter lengte van 4 meter, met een lading van 300 kilogram, werd tot zinken gebracht, nadat men het toestel had geregeld. Na ongeveer een uur kwam de boot vanzelf weer naar boven.

Nederlandsche en Engelsche scheepsbouwers.

Lloyd's List and Shipping Gazette, deelt mee dat de *North of England Steamship Owners' Association* een commissie heeft ingesteld, bestaande uit de heeren W. A. Souter, voorzitter; H. S. Helme, ondervoorzitter; R. S. Dalgliesh, G. M. Stamp, R. M. Sutton en F. W. C. Common, om een onderzoek in te stellen naar de toenemende concurrentie, die de Engelsche scheepsbouwers en herstellers ondervinden van de firma's op het vasteland en in het bijzonder in Nederland.

Zonder rijbewijs.

Naar aanleiding van een moord, die eenigen tijd geleden door een chauffeur van een huurauto op zijn passagier in Brooklyn is gepleegd, heeft de politie de vorige maand op een Zaterdag alle chauffeurs van taxi's (huurauto's) in New York aangehouden.

Gedurende den dag deed de politie 17.500 taxi's stoppen. Meer dan honderd chauffeurs bleken niet bevoegd te zijn en geen vergunning te bezitten. Zij werden gearresteerd.

Die is goed.

Eind Januari hield JHR. JAN FEITH, de bekende schrijver een lezing te Amsterdam over *„Verteide journalistiek."*

Daarbij gaf hij tal van grappen en anecdoten ten beste.

De volgende ministerieele mop is wel het oververtellen waard.

Bij zijn terugkeer uit Indië besloot Jan Feith eenige specialiteiten op koloniaal gebied te interviewen.

Het eerst sprak hij met SAROT, destijds Fransch Min. van Koloniën en oud-Gouv. van Cochin China. Het resultaat was, dat hij een artikel schreef en dat naar zijn blad in Indië zond. Het artikel was nog niet in Indië, of Sarot trad af. Daarna interviewde hij den heer FRANCK, Belgisch minister van Koloniën en weer had het artikel de *Indische Post* nog niet bereikt, of Franck trad af. Doch zijn pech was nog niet teneinde. Eenige maanden later trok hij naar Engeland om den sociaal-democratischen minister ALB. THOMAS over het kolonisatievraagstuk te interviewen.

Deze verwees hem naar LORD OLIVER, oud-gouverneur van Britsch-Indie en weer bracht de post eenige dagen later een artikel naar ons Insulinde. En wat Feith niet verwacht had, gebeurde: het Labour-ministerie viel en zijn zegsman trad af. Eenigen tijd later wandelde de heer Feith met baron VAN HEEMSTRA, Gouverneur van Suriname, over het Plein in Den Haag. Hij vertelde den heer van Heemstra zijn wedervaren met de drie ministers en deze vond het al heel kras. Het leek wel, zeide hij, of Jan Feith een „booze hand" had of zooiets. Hij behoefde de heeren maar te interviewen, of zij traden kort daarna af. „Maar à propos", zei baron van Heemstra, „zeg Feith, we loopen hier toch op het Plein. Daar is het departement van koloniën, zou je minister de Graaf niet even gaan intervieuwen?"

Een vergelijking.

Een Straatsburgsch blad bevatte onlangs een eigenaardige vergelijking.

Volgens het blad zouden 12 regeerende Fransche ministers samen *drie* kinderen hebben.

Er is eens een enquete gehouden onder de leden der Zustercongregaties van de *Filles de la Sagesse*, teneinde na te gaan, hoe groot de families waren, waaruit de Zusters zijn voortgekomen.

Daarbij werd vastgesteld, dat de 3067 families, waaruit de Zusters zijn voortgesproten, samen 21,616 kinderen telden, d. i. 7 kinderen per familie.

Door de Katholieke families, merkt het blad op, leeft Frankrijk verder in de geschiedenis. Wanneer het voor zijn voortbestaan van de ministers van het linkerbloc afhankelijk ware, kon men thans reeds grafkelderen.

John Rockefeller Jr.

heeft aan het *Metropolitan Museum of Arts* te New York 16000 aandeelen in de *Standard Oil Cy. of Canada* ter waarde van 1.000.000 dollars geschonken, zonder eenige voorwaarde aan de gift te verbinden.

Amateurs-dagverbinding met Amerika.

De amateurs, die de radio-technische wereld reeds eenige jaren terug verbaasden door hun nachtelijke transmissies over den Oceaan met zwakke zelfgemaakte zendertjes, werken nu reeds op zeer korte golven over het zelfde traject bij vol daglicht. Ook nu zijn de amateurs de theorie jaren vooruit door deze bijzondere kortgolfproeven.

Bataafsche Petroleum Mij.

Volgens een *Aneta*-telegram d.d. 14 Februari, boorde deze Mij. een geweldigen spuiter aan te Kedawan, in het Tjepoesche, die losbarstte, toen de boring 780 meter diep was. De buizen werden opgeperst, de zware boorinstrumenten gedeeltelijk opgeslingerd. De boortoren is verwoesten.

Een mooie prestatie.

De vorige maand is een sportvliegtuig, dat in de Panderfabrieken in Holland gebouwd is en waarvan een tweetal bij de *„Service Militaire"* in Parijs in beproeving zijn en daar veel succes geoogst hebben, door den heer Nieuwenhuis, havenmeester van de K. L. M. te Waalhaven van Rotterdam naar Amsterdam overgevlogen in 23 minuten.

Het toestel is voorzien van een 25 P.K. *Anzani*-motor met een benzineverbruik van 7 liter per uur, zoodat de tocht van Rotterdam naar Amsterdam nog geen 3 liter aan benzine eischte, waardoor de heele reis nog geen 50 cent aan brandstof gekost heeft.

Het vliegtuig vertrok om 2.33 uit Rotterdam en kwam om 2.56 te Schiphol, het vliegterrein bij Amsterdam, aan.

Heldenmoed.

Pater LEON DUFAY, een missionaris van de Congregatie van den H. Geest, is onlangs als een held gestorven. Hij was aan boord van het Fransche stoomschip *Cigale*, dat in den Indischen Oceaan schipbreuk leed. Vijftien honderd vaten petroleum stonden in brand en het schip begon te zinken. Pater DUFAY bleef aan boord en gaf aan de wanhopige menigte, passagiers en bemanning, de H. Absolutie, terwijl hij zijn plaats in de reddingsboot aan een ander afstond.

Radio-verbinding Nederland—Indië.

De radio-verbinding Nederland—Ned. Oost-Indië bracht, voor zoover het aan Nederland toekomende aandeel betreft, over Januari 1925 ruim 79.000 gld. op (Januari 1924: bijna 46.000 gulden).

New-York.

Deze stad bestaat in 1926 drie honderd jaar. Ze ontstond op het eiland Manhattan, waar nog de zakenwijk zich bevindt. Het eiland werd in 1626 gekocht door onze West-Indische Compagnie voor.... 72 gulden! Tegenwoordig is de bodem milliarden dollars waard. Bekend zijn er de wolkenkrabbers of torenhuizen die vol personeel zitten. In het *Woolworth Building* werken b.v. 14.000 menschen. Wanneer men voor een stilstaand persoon slechts 60 c.M. ruimte rekent, dan zouden die 14000 menschen, die dagelijks het *Woolworth Building* bezoeken, opeengepakt een 6 M. breed trottoir van 855 M. lengte noodig hebben. In New-York telt men 1 auto per 5 inwoners. Neemt men aan, dat van het personeel van *Woolworth Building* slechts één op de tien zijn kantoor per auto bereikt, dan zou de file 10 K.M. zijn! Het gebouw van de *Hudson Terminal Cy.* heeft ruimte voor 10.000 personen en nog eenige stations; het wordt dagelijks bezocht door 500.000 personen.

monument reeds kwamen de tranen in zijn groote heldenoogen, zoo vertelden echt „Amerikaansch" de bladen. De bescheiden man had niet gedacht, dat er ooit ergens ter wereld een steen met zijn naam er op gebeiteld zou kunnen staan prijken, voordat hij er zelf ondergegaan is en na begraven te zijn.

Het monument zal vervaardigd worden uit Poolsch graniet en vijf voet hoog worden.

Dat overigens zoo'n wereldvlucht nog andere heilzame gevolgen heeft dan het steunen der Poolsche hardsteenindustrie, blijkt wel uit de verklaring van luitenant Wade, dat luitenant Nelson, die, toen hij ter onderneming voor zijn wereldvlucht startte, zoo kaal was als een biljartbal — zijn hoofd wel te verstaan! — bij zijn terugkeer tot ieders verbazing in het bezit bleek van een weelderigen haardos, van uitnemende kwaliteit, zonder dat hieraan eenigerlei pruikenmakerkunst was te pas gekomen, tenzij die van moeder natuur.

Daarentegen hadden de meeste vliegers door de vermoeienissen van de expeditie iets van hun haarrijkdom moeten inboeten, terwijl luitenant Smith een weinig grijs geworden was."

Het Eerste Bloed.

Onder dezen titel schrijft PIERRE L'ERMITE in de „*Croix*," van Parijs naar aanleiding van de gebeurtenissen te Marseille, die onder *Buitenland* verhaald worden.

„Na de revoluties der kleine groepen staan wij nu in het midden van de geweldige botsing, waarin zij, die niet gelooven, hen, die wèl gelooven, willen vernietigen."

Het zijn de tweede steden....

Het is helaas! ook de geschiedenis van den wolf en het lam.

Alle andere verklaringen zijn doelloos.

Als wij dus willen bestaan, is het zeker de oorlog, wijl de anderen ons het bestaansrecht weigeren.

De oorlog is reeds begonnen, met 2 dooden en 150 gewonden.... allen aan onzen kant; wijl den onzen verboden was zelfs een wandelstok mede te nemen.

Als de 5000 Katholieken van Marseille ieder zijn revolver met zes kogels gehad hadden, zouden 30.000 patronen de rijen der aanvallers doorzeefd hebben. Dat ware de eerste veldslag van den verschrikkelijksten oorlog, die bestaat.... den burgeroorlog geweest.

Maar onze tegenstanders wisten, dat onze handen ledig waren, en, aangevoerd door ambtenaren, hebben zij er overvloedig partij van getrokken.

Overigens had elke, zelfs de laagste misdadiger, de vreugde, dat hij door een Katholiek te vermoorden, de meerderheid een genoegen deed.

Men had maar eens moeten zien, hoe in de Kamer de afgevaardigden der linkerzijde in een schaterlach uitbarstten en hoe de interpellatie-scène, die verdaagd werd....

En hun bladen!.... Hoeveel geest hebben zij verspild om, „de laatste overwinning van Monsieur de Castelnau, generaal, markies en apostel.... in het land der kameelen te bezingen.

De kameelen zijn wij!

Arme Katholieken.... Niet alleen vermoordt men u, maar men staat bij uw lijken te grijnslachen.

Ah! als die twee vermoorden eens communisten geweest waren!....

En als ge dan gelachen hadt!....

Er staan ons nu nog slechts twee wegen open:

Of den terugtocht te aanvaarden, en zich ingraven, zooals vroeger in de catacomben.

Niemand denkt daaraan.

Of ronduit zeggen: „Vooruit!"

Maar er is een Evangelie, dat de voorwaarden voor dit „Vooruit!" stelt.

Men moet op de allereerste plaats op de straat een groote macht zijn, die gewoon is aan het contact met het volk.

Zich organiseeren is naar buiten te treden; is hen zoeken, die volmondig met uw gedachte instemmen; is zich vereenigen: is, elk oogenblik gereed staan, om elk mogelijk bevel te volgen.

En dan moet men een strijdziel vormen, d. w. z. met den taaien wil bezield zijn om de massa te heroveren, welke door vijftig jaar van vrijmetselarij verbruut is.... met de aanvaarding van alle offers... dat van zijn rust, van zijn gemakken, van zijn familie, van zijn fortuin en zelfs van zijn leven.

De Katholieken zijn tot deze zelfverlooching gedwongen, zoo kort na den grooten oorlog.

Dat is de belooning der loges.

Ons uur is gekomen.

Een Eeuwfeest.

Het is al lang geleden, dat wij opmerkzaam werden gemaakt op een Eeuwfeest, dat hier op Curaçao aanstaande is.

Het Koloniaal Weekblad No. 34 van 21 Augustus 1924 bevatte het volgende bericht:

„Op 24 Mei 1925 zal de *Vereenigde Protestantsche Gemeente* op Curaçao 100 jaar bestaan, een feit, dat wel niet onopgemerkt zal voorbijgaan.

„Ds. VAN DISSEL heeft de geschiedenis en de viering der vereeniging van de Hervormde en Luthersche gemeenten uitvoerig beschreven in zijn: *De Hervormde, thans Vereenigde Protestantsche Gemeente van Curaçao* in het *Kerkhistorisch Archief*. 1859. p. 361.

„Als voornaamste aanleiding voor de vereeniging noemt VAN DISSEL: de goede harmonie tusschen predikanten en gemeenten en de overeenkomst in hoofdleerbegrippen. Wij denken daarover anders op grond der historie. Voor Willem I, wiens bemoeizucht met kerkelijke aangelegenheden overbekend is, is de vereeniging der protestanten op Curaçao in één kerk niet een op zichzelfstaand feit, maar een schakel in den ketting van zijn christendom boven geloofsverdeeldheid geweest. Niet alleen Lutherschen en niet slechts ook Roomschen, doch zelfs de Joden schijnen daarvan niet uitgesloten te zijn geweest. De koloniën, waar 's Konings opperbestuur onbeperkt was, waren een geschikt proefveld door de practische toepassing van dergelijke on-Nederlandsche ideeën. De bedoeling blijkt duidelijk uit het voorschrift van het K.B. van 12 Nov. 1824, dat de vereeniging gelast: „dat door genoemde vereeniging de Lutherschen geene Hervormden en de Hervormden geene Lutherschen worden; maar dat zij, dezen sekten-naam afleggende, zich vereenigen tot eene Protestantsche Christelijke gemeente."

„Wij wagen het niet te oordeelen over de resultaten der vereeniging. Er zullen wel niet veel gemeenteleden zijn, die de leerstellige verschillen op de spits zouden willen drijven. Zelfs is al eenige jaren niet langer volgehouden de aanvankelijke gewoonte om een Lutherschen en een Hervormden predikant te benoemen. En toch wagen wij beschendelijk de veronderstelling, dat daarop alleen nog berust het behoud van twee predikantsplaatsen voor nog geen 2000 gemeenteleden, waarvan er geen vijftig geregeld de kerk bezoeken."

Wat „Het Koloniaal Weekblad" in het bovenstaande bericht meedeelt, is niet geheel en al juist, zeker niet volledig. De eigenlijke onmiddellijke aanleiding tot de Vereeniging van de Hervormde Protestantsche met de Luthersche Gemeente wordt zelfs niet eens opgegeven.

Ook de datum van 24 Mei is een abuis.

Om die reden kwam het ons wel *zeitmäszig* en opportuun voor, — nu de datum dezer herdenking van 24 Mei (?) welhaast aanstaande is, — over deze vroegere Luthersche Gemeente en de aanleiding tot hare vereeniging met de Protestansche Gemeente eenige historische bijzonderheden mede te deelen.

I.

De allereerste fout in het bericht van het *Kol. Weekblad* betreft den datum van het Eeuwfeest. Die schrijver noemt de 24 *Mei* als den dag der Vereeniging der beide Gemeenten. Hij beroept zich op het artikel van Ds. S. VAN DISSEL: „*De Hervormde, thans vereenigde Protestantsche Gemeente van Curaçao* te vinden op bladz. 289 in het Tijdschrift *Kerkhistorisch Archief* van Proff. KIST en MOLL jg. 1859.

Daar staat inderdaad op bl. 390 dat die herdenking plaats vond op den 24 Mei 1825.

Zelfs in de notulen van den Kerkeraad schijnt de toenmalige Predikant Ds. G. B. BOSCH den datum ook al verkeerd als den 24 *Mei* genoteerd te hebben, zelfs abusievelijk 1824 in plaats van 1825 geschreven te hebben.

In zijn werk: *Reizen in West-Indië* enz. dl. I. bl. 238 zegt dezelfde Ds. BOSCH evenwel zeer duidelijk, dat die Vereeniging op 24 *April* 1825 plaats vond.

In een bijlage van een ander werkje: *Eenige Bijzonderheden betreffende de voormalige Evangelisch-Luthersche Gemeente op Curaçao*, uitgegeven te Leiden bij A. W. Sythoff 1865 heeft Ds. S. VAN DISSEL zelf die fout bemerkt en rectificeert hij, dat dit feit op 24 *April* 1825 plaats vond.

Daarmede geheel in overeenstemming herdacht Ds. J. H. BETTING op 24 April 1850 het zilveren feest dier vereeniging.

Tot alle zekerheid hebben wij ook de oude jaargang van de *Curaçaosche Courant* er eens op nageslagen en daaruit blijkt wel degelijk, dat de datum van 24 April 1825 de eenig juiste is.

II.

Wat was nu de onmiddelijke aanleiding tot de vereeniging dezer beide gemeenten?

Oorspronkelijk vormde elk, zoowel de Protestantsche als de Luthersche een geheel afzonderlijke gemeente, ieder met een eigen kerkgebouw.

Dat duurde voort tot het jaar 1804 Toen verloren de Lutheranen door een treurig ongeval hun eigen kerk tijdens het beleg van het eiland door den Engelschen Commandant J. BLIGH.

Deze kerk stond op Otrabanda in de Breedestraat aan de Zuidzijde, daar waar tegenwoordig het Pension *Metropole* gevestigd is.

In een historische studie: *Curaçao in 1803—1804* door P. A. EUWENS, O. P. hebben wij vroeger op bladz. 35 alle bijzonderheden omtrent dit beleg meegedeeld.

Den 31 Januari 1804 des 's morgens te half 7 verscheen Admiraal BLIGH met 4 oorlogsschepen voor de haven en eischte het eiland op.

Reeds den eersten dag van het beleg had de vijand de forten van Piscaderabaai en zelfs aan de Roode Weg op de Plantage *Welgelegen* de forten de *Wreker* en *Waakzaamheid* op den Berg bezet.

Dit beleg bereikte op 7 Februari wel zijn hoogtepunt. Den geheelen dag slingerden de vier vijandelijke vuurmonden, daar op den Berg langs de Roode Weg opgesteld, dood en vernieling over de stad. Niemand durfde zich bijna op straat begeven, ofschoon de huizen al even weinig waarborg boden voor lijfsbehoud.

Toen gebeurde het dat een brandkogel van den vijand neerviel op het dak van de Luthersche kerk en in het houtwerk bleef vastzitten.

Het fraaie gebouw werd tot op de vier muren na geheel door de vlammen verteerd. Niets kon worden gered dan een armvol boeken en eenige stoelen. Zelfs alle oude documenten, origineele brieven en correspondentiën, in een gesloten kist achter den ingangsdeur der kerk bewaard, werden mede een prooi der vlammen.

Den 2n Maart eindigde dit beleg en trokken de vijandelijke schepen weg.

Na zooveel angst en ellenden te hebben doorgestaan, was het een behoefte God te danken, dat men zoo spoedig van den geesel des oorlogs bevrijd was.

Den daaropvolgenden Zondag 4 Maart des morgens ten 9 uur had de *officieele* plechtigheid van den dankstond plaats in de kerk der Hervormde Gemeente binnen het Fort Amsterdam.

Daar de Predikant dezer gemeente P. J. VAN ESCH toen met verlof naar Holland was, werd voor deze gelegenheid de predikbeurt opgedragen aan den Lutherschen Predikant J. MULLER J.AZN, die toen voor het eerst ook zijn eigen gemeentenaren, van hun kerkgebouw beroofd, binnen deze muren vereenigd zag. Naar aanleiding van Ps. LXVIII. 20-21, hield hij zijn toepasselijke leerrede.

Verdere bijzonderheden bewaren we voor een volgend artikel over de *voormalige Luthersche gemeente op Curaçao*.

HET ROTORSCHIP „BUCKAN" VAN Dr. FLETTNER.

Een bericht in de Hollandsche bladen meldde, dat het beroemde Rotorschip *Buckan*, de uitvinding van Dr. FLETTNER, waarvan wij reeds vroeger melding maakten, in Februari de reis van Dantzig langs het Kanaal van Kiel naar Engeland volbracht heeft. Van Dantzig tot Kiel duurde de reis 70 uur, wat veel te lang is, doch het schip had op die reis met zwaren storm te kampen.

Heelemaal gelukt is de tocht eigenlijk niet, welke de *Buckan* over de Noordzee heeft gemaakt. Want een deel der reis moest op andere wijze dan met de draaiende kokers worden afgelegd. Het schip heeft namelijk ook nog een hulpschroef, welke door Dieselmotoren in beweging wordt gebracht, die in tijd van nood of bij windstilte in werking worden gesteld.

Maar het is toch door zwaar stormweer heen veilig overgekomen en het eerste stoomvaartuig was ook niet dadelijk een meesterstuk. Er zit wellicht een groote toekomst in deze nieuwe toepassing van een oudere ontdekking.

Reeds vroeger had Flettner zich niet enkel bekend, maar ook verdienstelijk gemaakt door zijn roer.

Toen de vliegtuigen in grooter formaat werden gemaakt en sneller zich bewogen, bleek het buitengewoon moeilijk, om ze goed te besturen. De ontzaglijke winddruk maakte het bijna onmogelijk, het roer van zijn plaats te krijgen en daartoe, zooals op de zeeschepen geschieden, machines te gebruiken, zou te veel gewicht hebben vereischt. Flettner vond toen uit, dat men het roer zelf als 't ware los kon laten, wanneer aan het eind daarvan een klein tweede roertje werd aangebracht, dat door den bestuurder naar believen kon worden gezet. Draait men dit bijv. naar links, dan duwt de windstroom het groote roer naar rechts, en gaat het vliegtuig ook rechts.

Het denkbeeld werd eerst bespot, doch bleek uitstekend te wezen en werd spoedig ook op waterschepen toegepast.

Bij het vliegtuig op *Motet* vindt men dit *Flettner*-roer reeds aangebracht.

Flettner vroeg zich steeds af, of ook de zeilen van een schip niet meer effect konden hebben. De oudste afbeelding van zulk een schip is ongeveer vijfduizend jaren oud en na dien tijd is er weinig of niets aan veranderd.

Flettner beproefde eerst, de zeilen door metalen platen te vervangen, doch dit baatte weinig of niets. Bij de studie over dit vraagstuk kwam hij te Göttingen, waar een instituut bestaat tot het onderzoeken van luchtstroomingen en wat daarmee verband houdt. Daar was men juist bezig met proefnemingen betreffende het *Magnus*-effect. Dit was zeventig jaar geleden ontdekt, door prof. MAGNUS.

Wat was nu het verschijnsel dat Prof. MAGNUS ontdekt had?

Stel, dat men een cylinder buiten op een tafel zet. Er staat Westenwind. De kolom lucht, welke tegen den cylinder botst, zal zich in tweeën splitsen en de helft van de kolom zoekt Noordelijk-, de andere helft Zuidelijk van den cylinder een goed heenkomen.

Maar nu wordt de cylinder op een *draaiende* spil gezet en wel zóó. dat ze zich in dezelfde richting beweegt als de wijzers van een uurwerk. De wind is nog altijd West, maar de kolom lucht, welke nu tegen den cylinder wordt gedrukt, splitst zich niet langer in *twee even groote* deelen, die op precies dezelfde wijze rondom de hindernis heen wandelen.

Integendeel: de kolom lucht verdeelt zich in twee ongelijke deelen, waarvan het *grootste* Noordelijk van den cylinder een goed heenkomen zoekt en slechts het *kleinere* deel zich tegen den draad in, een weg Zuidelijk ervan baant.

Tegelijk, dat de grootere massa lucht Noordelijk van de kolom met de draaiing mee gaat, wordt de tempo van haar beweging een weinig versneld Hierdoor worden de luchtdeeltjes als het ware uit elkaar gerekt en ontstaat er een luchtverdunning, die op de kolom een zuigkracht in Noordelijke richting uitoefent.

Dr. FLETTNER begreep onmiddellijk, dat hiermede iets te doen viel.

Te Göttingen had men reeds gevonden, dat de meeste kracht wordt verkregen, wanneer de snelheid van den draaienden koker drie-en-een-half maal zoo groot is als die van den wind.

Daarvan kon Dr. FLETTNER al dadelijk gebruik maken.

Een oud zeilschip, de *Buckan*, werd met twee groote draaiende cylinders uitgerust. Deze zijn van staal; slechts een paar millimeter dik en rustten op een middellijn van bijna drie meter. De hoogte is ruim vijftien meter.

Ze worden rondgedraaid door twee electromotoren, elk van elf paardekracht.

De geheele installatie weegt slechts een zevende deel van de vroegere masten, touwen en zeilen.

Maar dezelfde wind oefent een *vijftienvoudige kracht uit, als door gewone zeilen wordt verkregen*.

De *Harpag*, de *Hamburg-Amerikalijn*, had terstond reeds zooveel vertrouwen in de uitvinding van Dr. FLETTNER en het succès van de eerste reis van de *Buckan*, dat zij onmiddellijk een rotorschip van 5000 ton bestelde.

Flettner is nu bezig, ook vastelandsrotoren te maken, om kracht op te wekken en den wind om te zetten in electrischen stroom.

Dit zal het eerst bij Berlijn gebeuren.

We komen nu heelemaal in de draaiende wereld terecht. De wind, die ons zooveel verveelde en schade toebracht, gaat onze steden en dorpen verlichten, ons water pompen, onze treinen doen rijden, wie weet wat al meer.

De motor is rotor geworden.

INGEZONDEN.

„Jubileum Sportpark".

U, Mijnheer de Redacteur, verzoek ik plaatsruimte in Uw blad en tevens indien mogelijk eenig licht in het naar mijn bescheiden meening zeer duister zaakje het „*Sportpark*" betreffende.

Is het door giften en loterijen verkregen sportterrein, waaraan ieder goed burger heeft bijgedragen en hetwelk door militairen en arrestanten is aangelegd om het zoo goedkoop mogelijk te krijgen, nu „*Sparta*"-terrein geworden?

Is genoemde Voetbalvereeniging nu gerechtigd contributie te eischen van elk sportvereeniging, welke van het (let wel) *Jubileum Sportterrein* wenscht gebruik te maken in het kostelooze belang van de sportlievende bevolking? Mag dit? Kan dat?

Is het Sportpark na aanleg, niet door de jubileum commissie aan het Gouvernement overgedragen als blijk van liefde voor onze geëerbiedigde Koningin en in naam der geheele bevolking van Curaçao? Heeft niet het Gouvernement het als zoodanig aanvaard, zijnde een algemeen volksbelang?

Zie, geachte Redacteur, al deze vragen bestormen mij en ik moet eerlijk bekennen dat ik ze niet kan oplossen. Kunt U middels Uw blad van voorlichting dienen, wees overtuigd van de dankbaarheid van mij en nog van honderden andere sportamateurs.

Wat was er gebeurd als de Jubileum-Commissie, zooals eerst het plan was, een standbeeld van H. M. de Koningin had opgesteld en afgedragen? Had men, om de kosten van schoonhouden te ontgaan, er soms een koopman bijgehaald en gevraagd wat hij er voor geven wilde?

Steeds meer vragen. Ik weet alleen dit feit: de Mil. Voetb. Ver. „*Stormvogels*" heeft voor a. s. Zondag het sportterrein gevraagd voor een match tegen de nieuwe vereen. **D. F. C.** en dit is door het bestuur van *Sparta* geweigerd. Eerst betalen was de boodschap.

Waarvoor betalen? Voor het terrein toch zeker niet, waarvoor men reeds betaald heeft.

Voor onderhoud misschien? Het ziet er tegenwoordig treurig uit, dat is waar. Palen omgevallen, afsluitdraden vernield, bezaaid met klippen, de sloten der kleedkamers verbroken, enz. enz. en toch is er steeds betaald voor onderhoud. Waarom eigenlijk?

Is dat alleen om de krijtlijnen te trekken? Nu dat kunnen de *Stormvogels* zelf wel, hebben dat voorheen altijd zelf gedaan. Ze zijn nu eenmaal geen kapitalisten.

Nu, Mijnheer de Redacteur eindig ik, U bij voorbaat dankende in de hoop van wat meer licht in deze.

Uw abonné

V.

Noot van de Redactie.

Indien *Sparta* feitelijk de beheerder is van het *Jubileum-Sportpark*, dan komt aan *Sparta* de eer en de plicht toe op deze vragen van den inzender te antwoorden en deze zaak nader toe te lichten.

Voor zoover onze persoonlijke opinie betreft, willen wij wèl zeggen, dat wanneer de Militairen zich zoo verdienstelijk hebben gemaakt door 6 maanden lang met een ploeg soldaten dat terrein in orde te brengen, er wegen aan te leggen enz., dat zij dan zeker wel een streepje vóór hebben en ruimschoots verdienen, dat zij bij voorkomende gelegenheden of wel *gratis* of ten minste *tegen verminderd tarief* van dat terrein gebruik mogen maken. Wij hopen ten minste, dat het Bestuur van *Sparta* in dien welwillenden geest een beslissing zal nemen.

Bovendien, wanneer het waar is, dat *Sparta* dat terrein laat verwaarloozen en niet geregeld voor het onderhoud zorgt, dan ligt het voor de hand, dat door leden van andere clubs dergelijke vragen, gelijk bovenstaande, terecht gesteld worden.

Berichten uit de Kolonie.

Alle nieuwe abonné's voor 1 April 1925 op den „AMIGOE DI CURAÇAO" ontvangen, bij vooruitbetaling, de nummers van deze maand gratis.

Hoog Bezoek.

Met het Fransche SS. *Perou* passeerden alhier Zaterdag der vorige week op doorreis naar Rome Mgr. RATTI, de internuntius van Costa Rica, Mgr. Csonti van San Martin, en Mgr. Alvaro O. Narranjo, Vicaris Generaal van Gerico.

Met dezelfde boot vertrok ook de ZEerw. Heer J. Schoonewolf, pastoor van Valencia, naar La Guayra om zich bij het reisgezelschap van Caracas aan te sluiten, dat de pelgrimage naar de H. Stad en Palestina gaat aanvaarden.

Welkom.

Met de goulet *Ina Vanterpool*, die Donderdagmiddag onze haven binnenliep, keerde de HoogEerw. Pater Vicaris M. LUYCKX van zijn visitatiereis naar de Bovenwindsche Eilanden hier terug.

Kippen en eieren.

Bij de huidige hooge prijzen van kippen en eieren, wordt er van La Vela en Coro, van de overkust van Venezuela, hier veel ingevoerd.

Den 2 Maart bracht de Goulet *Julia Ramona* van daar 122 kippen en 11 kalkoenen, den Maart de *Alcandia* 23 kippen en 1600 eieren, denzelfden dag *La Providencia* nog 300 eieren. Toch blijven die artikelen nog prijshoudend.

Wel een bewijs, dat de vraag nog grooter is dan het aanbod.

Horn-Linie.

De vorige Zondag kwam de *Consul Horn*, het tweede nieuwe motorschip van de *Horn-lijn* onze haven binnen.

Op het oogenblik zijn er in Duitschland nog 6 dergelijke motorschepen voor de *Horn-lijn* in aanbouw. Van deze worden er drie voor heel modern passagiersvervoer met plaatsruimte voor 35 personen ingericht. Ze zullen alle zes in de vaart gebracht worden op de West Indische lijn dezer maatschappij.

Schipbreuk.

Een draadloos bericht afkomstig van den kapitein van de stoomboot *Davanger*, deelt mee, dat hij op 59 Mijlen ten Westen van Guadeloupe de Fransche zeilboot *Newcilly* met gebroken mast heeft aangetroffen. De bemanning van 4 personen werd gered. Het was den kapitein niet mogelijk ook het scheepje te redden, dat werd achtergelaten op 16.05 N. Br. en 62,59 W. L.

Ontvangen

van de firma S. E. L. MADURO & SONS een nieuwe tijdtafel van de booten van de *Red-D-line*.

Officieele Berichten.

Aan den wnd. Directeur van den Openbaren Gezondheidsdienst alhier, Dr. Th. J. G. Derks, is, tot herstel van gezondheid, een week vrijstelling van dienst verleend.

Muziekuitvoering.

PROGRAMMA.

1.	*OLD COMRADES*	March	C. TEIKE.
2.	*ORPHEUS*	Ouverture	J. OFFENBACH.
3.	*MEIN TRAUM*	Walzer	E. WALDTEUFEL
4.	*CAVALLERIA RUSTICANA*	Fantaisie	P. MASCAGNI.
5.	*SEXTETTE DE L. DI LAMMERMOOR*		G. DONIZETTI.
6.	*LA FORZE DEL DESTINO*	Fantaisie	G. VERDI.
7.	*IDEALIDAD*	Danza	L. MIRANDA.
8.	*ALEXIS*	Fox-Trot	E. GAVEL.

Zondagavond om 7.30 uur WILHELMINAPARK.

Aruba.

Welk een omvang het overladen van ruwe olie op Aruba door de *Lago Oil Co.* reeds genomen heeft, komt duidelijk aan 't licht, uit hetgeen de correspondent van *La Union* dien aangaande meedeelt:

Bijna dagelijks komt er een tankboot van Maracaibo om haar lading olie in het moederschip *Invergarry* over te pompen.

Vóórdat dit schip goed en wel gevuld is, ligt er al een groote tankboot klaar, om die lading weer over te nemen en naar Engeland of Amerika te verschepen.

Deze week kwam de *Caloric* 10.000 ton olie innemen voor Engeland. De vorige week nam de *Swift Eagle* een gelijke lading mede voor Amerika.

De signaalvlag, die boven het fort op Aruba geheschen wordt, als waarschuwing, dat er een tankboot is binnengeloopen, is rood en wit met twee letters B. M. (*British Mexican*). Waarschijnlijk behooren die transportbooten tot die Compagnie.

Reeds is een Amerikaansche ingenieur MR. LEVIT aangekomen, die terstond begonnen is in de St. Nicolaasbaai opmetingen en peilingen te doen. Ook MR. SALMON, Chef van de baggermaatschappij, is op Aruba. Doch volgens de laatste berichten zal de baggermachine eerst half Mei op Aruba kunnen aankomen. Toch verzekeren de Amerikanen, dat ze in 3 maanden tijds met het werk der uitdieping van de St. Nicolaasbaai, dus in Augustus, zullen klaar komen.

Verschillende huizen aan de Playa (Oranjestad) zijn reeds aan Amerikanen verhuurd.

Dientengevolge begint ook daar reeds woningnood te heerschen en stijgt de huur der huizen.

Men verzekert dat de *Lago Oil Co.* nog 6 tankbooten meer in de vaart zal brengen tusschen Maracaibo en Aruba voor aanvoer van ruwe olie.

Het vergaan van de ‚Waldtraut Horn.'

Door de welwillendheid van den Heer WALTHER SCHMIDT, Generaal-agent van de *Horn-Linie* ontvingen wij eenige nadere bijzonderheden omtrent het vergaan van de *Waldtraut Harn*, ontleend aan de *Flensburger Nachrichten*:

Op den 15 Januari was de zee zeer stormachtig. Er werd door de bemanning olie op het water uitgegoten om de golven te bedaren. De zee richtte heel wat schade aan het schip en sloeg ook een reddingsboot over boord.

Er bleek een lek in het schip geslagen, want den 20n. Januari steeg het water in de machinekamer. Den 21n liet men de machines stoppen en werd er een drijfanker uitgeworpen.

Aan stuurboordzijde stond toen 60 cM water in het voorschip. Toen konden de vuren onder de ketels wegens het binnendringende water niet langer bediend worden. Er werden voortdurend noodsignalen gegeven. Op den 22n. Januajri begon men de lading over boord te werpen om het voorschip lichter te maken. Tegen 8 uur 's avonds stroomde het water reeds over het dek van het voorschip.

Ten 9 uur gaf de kapitein bevel de booten te strijken en het schip te verlaten. De beide reddingsbooten konden gelukkig de Engelsche stoomboot *Silverway* bereiken, die zich in de nabijheid bevond. Toen was van de *Waldtraut Horn* nog maar alleen het licht van den lantaarn aan den voortopmast te zien.

De bemanning werd door de *Silverway* in Engeland aan wal gebracht.

Spaar- en Beleenbank.

Den 25 Maart a. s. is het 75 jaar geleden, dat de Statuten van de *Spaar- en beleenbank* alhier door Gouverneur I. J. RAMMELMAN ELSEVIER JR. op den 25 Maart 1850 bij Beschikking No. 143 werden goedgekeurd.

De eerste President der instelling was de Heer A. H. SENIOR, de eerste Secretaris J. H. BEAUJON.

Op Zaterdag avond 6 April ten 6 ure werd de *Spaarbank* en den volgenden Maandag 8 April ten 8 uur 's morgens de Bank van Leening voor het eerst geopend.

Door den Gouverneur was ten dienste dezer instelling het oude *Waaggebouw*, ook thans nog in gebruik, afgestaan.

Den eersten avond werd een bedrag van 607 fl door 35 personen belegd.

Den volgenden Zaterdag werd in 34 stortingen het bedrag van 1284.50 geïnd.

Den 3den Zaterdag 20 April een som van 1243.50 in 39 stortingen enz.

Aan de geachte Directie dezer nuttige instelling onze heilwenschen met dezen gedenkdag.

Jubileum 1923-Film.

Het heeft eindeloos lang geduurd voordat aan het Curaçaosch publiek de gelegenheid geboden werd van de mooie rolprent: *Koningin Wilhelmina Jubileum 1923 in Holland gevierd* te genieten.

Doch *nu* is de gelegenheid er. Morgen avond ten 6.45 uur wordt deze film in *Cine Rialto, Molenplein* afgedraaid. Hij is zeldzaam mooi en verdient een druk bezoek. Daar kan men den schitterenden feeststoet aanschouwen bij dit jubelfeest, de geestdrift van de Hagenaars en Amsterdammers, de liefde die het Nederlandsche volk zijn Koningin toedraagt.

Toeristenboot.

De *Megantic*, de laatste toeristenboot van dit seizoen, kwam Zondagmorgen reeds vóór 7 uur voor de haven.

Daags te voren ten 4 uur namiddags had de kapitein van de boot reeds een draadloos bericht gezonden dat hij de haven zou binnenkomen.

Doch om 9 uur lag het schip nog steeds voor de haven en gaf voortdurend seinen.

Waarschijnlijk was er hier een misverstand in het spel. Anderen verzekeren, dat de kapitein weer van plan veranderd was en naar Caracasbaai wilde doorstoomen. Tegen half 10 kwam de boot eindelijk de haven binnen en meerde bij de werf van de firma MADURO & SONS. Er was zeer veel drukte en gerij van auto's met vreemdelingen, die overal heentoerden.

Het schijnt wel, dat Curaçao op die vreemdelingen een zeer goeden indruk maakt, want *nu reeds* heeft de firma Maduro van sommige dezer Stoomvaartmaatschappijen telegrafisch bericht ontvangen, dat ze het volgend jaar zeker zullen terugkomen.

Hoe meer, des te beter voor Curaçao. Ze zijn hier hartelgk welkom.

Curaçaosche Vrijheidsbond.

La Voz di Pueblo van gisteren bevat het volgende bericht:

„Op den 10n Maart ll. hield de *Curaçaosche Vrijheidsbond* zijn gewone jaarlijksche algemeene Vergadering. Behalve de gewone punten van de agenda, werd er besloten om de uitgave van de *Voz di Pueblo* als orgaan van den Bond te staken, zoodat het Blad wederom zal terug gaan aan den vorigen eigenaar den Heer D. ZALM.

De Heeren C. H. JONCKHEER, H. J. C. B. HELMUND die tot nu toe als redacteuren optraden, zullen als zoodanig met 31 Maart aftreden en ook de administrateur, de Heer C. E. JONCKHEER JR. treedt als zoodaning af op dien datum.

Correspondenties en stukken voor het blad zullen dus na 31 dezer, aan den Heer D. ZALM bezorgd moeten worden.

Het Vliegtuig „Idoor.".

Hieronder volgen nog eenige nadere bijzonderheden omtrent de hydroplaan *Idoor* ter aanvulling van ons hoofdartikel.

Dit vliegtoestel is gebouwd door de fabriek DORNIER METALLBAUTEN te Friedrichshafen aan het Bodenmeer (Duitschland).

Men herinnert zich, dat ook daar te Friedrichshafen de groote Zeppelins gebouwd zijn.

Het vliegtuig is evenwel opgesteld door de filiaalfabriek te Pisa in Italië.

Het heele vliegtuig weegt 3½ ton. Behalve zijn eigen gewicht kan het toestel nog *twee* ton aan lading en *tien* passagiers medevoeren.

Wij vernamen dat het plan is, het vliegtuig eerst voor belangstellenden ter bezichtiging te stellen, hetgeen nader zal worden aangekondigd.

Daarna wordt het schip te water gelaten om dan eerst zijn zeiltocht door het Schottegat, daarna zijn vliegproef door de lucht te beginnen.

De bedoeling is ook aan degenen, die daartoe het verlangen kenbaar maakt en zich aanmeldt gelegenheid te geven een vliegtocht boven Curaçao van korten duur te maken tegen betaling van 20 dls. per persoon.

Nu dat prachtige panorama en de sensatie van zoo'n eerste vliegtocht is wel 20 dollar waard.

Behalve eenige kleinere onderdeelen is het vliegtuig reeds in zijn geheel gemonteerd.

Vermelding verdient nog een kleine propellor boven de passagierskajuit, vlak achter de zitplaats van den vliegenier. Deze propellor is eigenlijk niets anders dan een kleine windmolen bij de vaart door den wind in beweging gebracht, die een kleine dynamo drijft, die den electrischen stroom levert voor de verlichting, de gekleurde seinlichten en het zoeklicht.

Wij hebben door bovenstaande volledige gegevens getracht belangstelling te wekken en de bezoekers bij bezichtiging van het toestel wegwijs te maken.

* * *

Regen.

Vanaf 14 Maart tot op heden morgen gaf de regemeter op het College een regenval aan van 4.5 m.m.

SS. „Rotorua"

Gisteren kwam het SS. *Rotorua* van de *New Sealand Shipping Co.*, onze haven binnen komende van Wellington, Nieuw Zeeland op weg naar Londen met 193 transito reizigers aan boord, waarvan zeer velen van boord gingen en de stad bezochten.

RED „D" LINE OF STEAMSHIPS.

REGULAR SERVICE BETWEEN NEW YORK, PTO RICO, CURAÇAO AND VENEZUELA.

SAILINGS DURING MARCH.

1925			S.S. Maracaib	S.S. Caracas	S.S. Zulia	S.S. Carabobo	S.S. Tachira
Leave		NEW YORK	Febr. 25	Mrch 4	Mrch 11	Mrch 18	Mrch 25
	Arrive	SAN JUAN	Mrch 27	„ 9	„ 17	„ 23	„ 31
Leave			„ 4	„ 10	„ 18	„ 23	April 1
	Arrive	CURAÇAO	...	„ 12	...	...	...
Leave			...	„ 12	...	...	...
	Arrive	PTO CABELLO	...	„ 13	...	...	...
Leave			...	„ 13	...	...	...
	Arrive	LA GUAIRA	Mrch 6	„ 14	Mrch 20	Mrch 25	April 3
Leave			„ 7	„ 17	„ 21	„ 26	„ 4
	Arrive	PTO CABELLO	...	„ 18	...	„ 27	...
Leave			...	„ 19	...	„ 27	...
	Arrive	CURAÇAO	Mrch 8	„ 20	Mrch 22	„ 28	April 5
Leave			„ 8	„ 20	„ 22	„ 28	„ 5
	Arrive	MARACAIBO	„ 9	...	„ 23	„ 29	„ 6
Leave			„ 12	...	„ 26	April 2	„ 9
	Arrive	CURAÇAO	„ 13	...	„ 27	„ 3	„ 10
Leave			„ 13	...	„ 27	„ 3	„ 10
	Arrive	PTO CABELLO	...	...	...	„ 4	...
Leave			...	...	...	„ 4	...
	Arrive	LA GUAYRA	Mrch 14	Mrch 21	Mrch 28	„ 5	April 11
Leave			„ 14	„ 11	„ 28	„ 6	„ 11
	Arrive	SAN JUAN	„ 16	„ 23	„ 30	„ 8	„ 13
Leave			„ 17	„ 24	„ 31	„ 8	„ 14
	Arrive	NEW YORK	„ 23	„ 30	April 6	„ 13	„ 20

S.S. "Merida" connecting with S.S. "Caracas" sails from Curaçao for Maracaibo February 5 and March 12, returning sails from Maracaibo February 11 and March 18.

For further particulars apply to

S. E. L. MADURO & SONS.

Agents.

Koninklijke West-Indische Maildienst.

VAN CURAÇAO

NAAR Pto. Cabello, La Guaira, Trinidad, Barbados en Europa:

SS. "Crynssen",	26 Maart.
SS. „Jason"	2|3 April
SS. "Oranje Nassau",	9 April.
"SS. Jan van Nassau"	19|20 April

NAAR Pto. Colombia, Cartagena, Cristobal en Pto. Limon:

SS. "Crynssen"	12 Maart
SS. "Oranje Nassau"	26 Maart.

NAAR Pto. Cabello, La Guaira, Cumaná, Pampatar, Carúpano, Trinidad, Demerara, Paramaribo en Europa:

SS. "Commewijne"	7|8 April

NAAR New York:

SS. "Merope"	24 Maart
SS. Pr. Fred. Hendrik	30 Maart
SS. "Flora"	6 April
SS. "Astrea"	13 April

NAAR Maracaibo:

SS. Baralt	24 Maart
SS. "Brion"	27 Maart
SS. "Flora"	27 Maart

BUITENLAND.

Frankrijk.

Waar men het hardst schreeuwt van *vrijheid*, daar genieten in den regel de tegenstanders en de minderheid de *minste vrijheid* of lijden vervolging.

Frankrijk geeft er in deze dagen de overvloedigste bewijzen van.

Terwijl de Regeering van Herriot vrijheid en amnestie schonk aan deserteurs en landverraders, worden de katholieke religieuzen, die bij het uitbreken van den oorlog onverplicht uit het land der ballingschap terugkeerden, zich vrijwillig voor het leger aanmeldden en gedurende den oorlog den grootsten heldenmoed aan den dag legden, met uitzetting en verbanning bedreigd, hebben de katholieken allerlei beleediging, vervolging en achteruitzetting te verduren.

Zoo vat men in Frankrijk de vrijheid op.

Geen wonder dat de Katholieken tegen zooveel onrecht protesteerden en zich hechter aaneensloten. Doch zelfs een waardig woord van protest schijnt in Frankrijk niet eens meer geoorloofd te zijn. Ook dit wordt onmogelijk gemaakt.

Te Avignon hield een Priester een lezing in een besloten vergadering. Maar dat mocht niet. Met steenen werden de ruiten en de deur der zaal gebombardeerd en na afloop werden de katholieken op straat aangevallen met stokken, onder het zingen van de *„Internationale."*

De katholieken hadden te Marseille een vergadering belegd, waar de generaal De Castelnau een rede houden en de Aartsbisschop verschijnen zou.

De Castelnau is een der knapste generaals van het Fransche leger, die een zoo groot aandeel heeft gehad in de redding van zijn vaderland, tracht nu Frankrijk van een binnenlandschen vijand te verlossen, en organiseert daartoe den tegenstand der katholieken tegen de plannen der vrijmetselarij.

Uit kwaad komt soms goed voor, — misschien wekt het algemeen gevaar der katholieke Kerk eindelijk in Frankrijk een katholieke partij, die de verdediging der katholieke belangen op zich nemen kan.

Wat ervan zij, de katholieken zijn aan het werk en houden in alle hoeken van het land groote vergaderingen. Dat wekt de ergernis der mannen van „de *vrije gedachte*," en herhaaldelijk worden de vergaderingen der katholieken gestoord.

Eerst werden de katholieke betoogingen verdacht gemaakt als een brutale stoutigheid, thans durven Fransche regeeringsautoriteiten openlijk de even vreedzame als waardige katholieke protestmeetings met revolutionnaire tegendemonstraties te beantwoorden.

Hetgeen er in Marseille is gebeurd, is meer dan schandelijk.

De bekende vrijmetselaar en radicale senator FLASSIÈRES, die burgemeester van Marseille is, had het noodig gevonden bij de aankondiging van de groote Katholieke vergadering — waarin 5000 man tegenwoordig waren — de *Liga voor de vrije gedachte*, de beruchte *liga van de rechten van den mensch*, de laatste nog wel met den Duitscher Gerlach, te ontvangen, toen ze zich kwamen beklagen over die Roomsche stoutigheid! Hij liet een *„Appèl à la Population"* aanplakken, waarin hij de verweervergadering der Katholieken als een uitdaging jegens de publieke orde uitkreet en vlakweg tot tegenbetoogen aanspoorde.

Hij heeft zijn zin gekregen. De loge en de revolutie hitsten de revolutionnairen op, die zoo talrijk zijn te Marseille, dat een wijkplaats is voor al de communisten en anarchisten, die uit Italië en Spanje worden gezet en al het gespuis, dat het in die landen met de justitie aan den stok heeft.

Een uur voor de vergadering trok dan ook een heele stoet revolutionnairen met roode vlaggen. onder het zingen van de *„Internationale"* en onder leiding van bovengenoemde Liga benevens de onderwijzers, leden van de *„Instruction Laïque"* door de stad om de katholieken — volgens den oproep van den burgemeester: „samenzwerende aanstichters van den burgeroorlog en erfvijanden van de republiek" — hun les te gaan geven. De troep bestond voornamelijk uit Italianen, Spanjaarden, Marokanen en het grauw van de havenstad, waaronder den beruchten bandiet Raphael Smerixyoe.

In en bij de vergaderzaal hadden de katholieken zelf gezorgd, dat de orde gehandhaafd bleef.

De vergadering begon op tijd. Vijf duizend personen waren aanwezig. Generaal De Castelnau had kans gezien, door een achterdeur binnen te komen, tegelijk met den Aartsbisschop van Marseille. Het geheel verliep uiterst kalm en er werden eenige moties aangenomen, waarin o. a. algeheele vrijheid voor de Katholieke geloofsuitoefening, vrijheid voor huisvaders om hun kinderen op te voeden gelijk zij verkiezen, handhaving der plechtige beloften van Frankrijk aan Elzas-Lotharingen (dit heeft het oog op de z.g. leekenwetten), handhaving der ambassade bij het Vaticaan enz.

Buiten de zaal werden eenige deelnemers, die te laat kwamen, aangevallen. Toen de politie kwam, waren reeds drie burgers ernstig, een dertigtal licht gewond. Daaronder drie geestelijken. een kantonrechter, een marineofficier, en eenige agenten. In een geducht gevecht kreeg de politie de overhand. En daar het gespuis natuurlijk de geheele vergadering was vergeten, dreef men van het vergadergebouw weg om elders de wanordelijkheden voort te zetten.

Toen de katholieken huiswaarts keerden werden priesters en leeken overvallen, zonder dat zij daartoe maar in het minste aanleiding hadden gegeven.

Het schandelijkste was wel de wijze, waarop het Janhagel tegen de priesters optrad, in het bijzonder tegen de abbé Chauvet en den om zijn groote sociale werkzaamheid algemeen bekende en hooggeachte kanunnik Bouqué. De weleerw. heer Chauvet werd uit de tram gehaald en met knuppels geslagen; de andere priester werd voor de deur zijner woning mishandeld.

Een hotelhouder werd de schedel ingeslagen en een koopman kreeg een revolschot in den buik.

Als balans van dien „avond van burgemeester Flassières: Zes gewonden in levensgevaarlijken toestand in de hospitalen, een dertigtal meer of minder ernstig gewonden, waaronder de bekende sociale werker Abbé Bouqué, die een hospitaal met 500 oorlogsweesjes bestuurt; en .... 200 arrestanten, waarvan er natuurlijk 190 zijn losgelaten. Zij, die vastgehouden werden, zijn vooral Italianen en Spanjaarden, en wegens het schieten op politie-offcieren, waarvan er een een schot in het hoofd heeft. Een groot aantal dolken, ploertendooders en revolvers zijn in beslag genemen.

Zulke schandelijke tooneelen vallen in Frankrijk voor als uitvloeisel van de Herriot-politiek.

En het linkerblok stelt een interpellatie over die uitspattingen, welke interpellatie van rechts was aangevraagd, voor onbepaalden tijd uit.

Het geldt immers een katholieke zaak!

Maar wat zou datzelfde linkerblok gespektakeld hebben, als maar het tiende deel van wat er.nu is voorgevallen, van den kant onzer geloofsgenooten was geschied.

***

Op de indrukwekkende wijze en onder groote deelneming zijn de slachtoffers van de anti-katholieke uitspattingen begraven.

De meeste winkels der stad waren gesloten en van tal van woningen hing de vlag halfstok.

De families Ville en Viaux, die reeds geprotesteerd hebben tegen het bezoek van den burgemeester-senator Flassieres aan het hospitaal, hadden, dien onruststokenden bewindsman verzocht, zich bij de begrafenisplechtigheid niet te vertoonen.

De beide lijkkisten verdwenen onder de bloemen. Zij werd binnen gedragen in de kerk van den H. Vincentius van Paulo, waar een plechtige Requiem-Mis gezongen werd. Mgr. Champavier verrichtte de absoute.

Langs den geheelen weg, dien de stoet nam om het kerkhof te bereiken, was een dichte menschenmenigte opgesteld. In den stoet zelf hadden tal van Katholieke en nationale corporaties plaats genomen. Mgr. Champavier heeft zich in een herderlijke schrijven tot de geloovigen van zijn diocees gewend. Hij brengt daarin hulde aan de overleden slachtoffers en aan de talrijke gewonde priesters en geloovigen, die voor Christus en zijn Kerk zijn gesmaad en vertrapt.

De dag van de begrafenis is zonder incidenten voorbijgegaan.

Volgens het *Handelsblad*, zullen de gebeurtenissen te Marseille nog verdere gevolgen hebben. Dr. Marius Closon, een communistisch medicus, is gearresteerd om zich te verantwoorden wegens zijn aanslag op Abbé Chauvel, pastoor te Cuges en op diens chauffeur, die werd gedood. De uit Italie verbannen communist Ricardo Caretti zal zich moeten verantwoorden voor den moord op den heer Louis Viaux, een graankoopman.

De familie der slachtoffers heeft een drieledige aanklacht bij het gerecht ingediend: 1e. een eisch tot schadeloosstelling tegen de stad Marseille; 2e. tegen den socialistischen maire Flaissières, die door zijn manifest tot de bevolking heeft medegewerkt de gemoederen in beroering te brengen; 3e. tegen een aantal gemeenteraadsleden.

Heel merkwaardig is, dat de franc ten Parijschen beurze zich eenigszins herstellen kon tengevolge van het gerucht, dat Herriot, geen uitweg meer wetend uit de moeilijkheden, tot aftreden besloten zou zijn.

—Het onderzoek naar de daders van den overval op de Katholieken te Marseille wordt druk voortgezet en daar de bewijzen zoo pertinent zijn, zullen althans een aantal der belhamels niet door den rechtvaardigheidszin (!) van het kartel aan de justitie kunnen worden onttrokken.

Het belangrijke feit van den dag is de arrestatie van een der kartellistische lieethoofden, dr. Closon. Uit de rapporteurs van de politie-inspecteurs, politie-agenten en burgergetuigen is gebleken, dat deze het geweest is, die den abbé Chauvet langdurig mishandelde. Een stuk van den stok, dien hij op het hoofd van den ongelukkigen priester in tweeën sloeg, is bij hem thuis gevonden. Trouwens men heeft allen tijd gehad, de wandaden van dit heerschap te constateeren, daar vier agenten met de grootste moeite den weerloozen priester aan den sectarischen stormer konden ontrukken.

Wat echter ook van groot belang is te weten, is, dat die dokter onmiddelijk gearresteerd is geweest, doch door een politieke interventie denzelfden avond weer werd losgelaten. Of er dus geknoeid is.

Ook heeft men de zekerheid, dat degeen, die den heer Viaux doodschoot, de beruchte misdadiger Caretti is, een Italiaansch uitgeweken bolsjewist.

De vrijzinnigen hebben Zondagavond 15 Februari hun overwinningsfeest gevierd. Zij hadden daarbij ook de burgerij uitgenoodigd. Het hoofddoel der bijeenkomst, waarin geen woord van berouw of medelijden met de talrijke slachtoffers werd vernomen, was om voor de vrijlating der gearresteerde belhamels te manifesteeren. Er waren echter geen honderd man aanwezig.

Tegen den burgermeester Flassières is door de families der vermoorden een aanklacht ingediend wegens ophitsing.

Vervolgens zijn klachten ingediend door verschillende slachtoffers tegen de linksche gemeenteraadsleden van Marseille: Bon, Massias, Billes, Cecaldi en Petits, adjunkt-burgermeesters en Cadenat, Bajait, Sosten, Imbert, Daniel, Sabiani en Chatard, die de relletjes aanvoerden en de benden ophitsten.